Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

S/C

Versión Taquigráfica N°1486 de 2008

CENTRO DE NAVEGACIÓN TRANSATLÁNTICA
ver exposición

FUNCIONARIOS EXCEDENTES DE AFE
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 8 de abril de 2008

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Julio César Fernández y Sergio Botana.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan José Domínguez y David Doti Genta.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Gustavo A. Espinosa, Jaime Mario Trobo y Horacio Yanes.

INVITADOS: Por el Centro de Navegación Transatlántica, señores Robin Cooper, Presidente; Julio Sansalone, Subgerente; doctor Ariosto González, Asesor Letrado, y contadora Leticia Gallarreta, Gerente.

Por funcionarios excedentes de AFE, señores Ricardo Pérez, Domingo Ramírez y Alfredo Parra.

SEÑOR PRESIDENTE (Fernández).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir al señor Robin Cooper, representante del Centro de Navegación Transatlántica, a la contadora Leticia Gallarreta, gerenta, al señor Julio Sansalone, subgerente, y al doctor Ariosto González, asesor letrado.

SEÑOR TROBO.- Quiero hacer una breve intervención en virtud de que fui quien propuso la invitación al Centro de Navegación Transatlántica para tener una instancia de diálogo.

Los temas de logística de los puertos en general -aunque es indudable que el de Montevideo es una entidad realmente importante en la vida del país- y todo el proceso de la apertura de la gestión en los puertos son

factores de desarrollo principal. En virtud de ello, obviamente, en esta Comisión se recibe información oficial o del área del Estado respecto del desarrollo de estas actividades y no hay ninguna duda de que la gran proporción del producto que se obtiene a través de ellas está vinculada al sector privado

El Centro de Navegación Transatlántica es una organización prestigiosa, con muchos años en el desarrollo de sus actividades y en el apoyo a todas las actividades de estas características, y creímos muy importante contar con una visión de las perspectivas que sus representantes ven con relación al desarrollo de las actividades que tienen que ver con los puertos. Así, también tendríamos la posibilidad de apuntar o anotar cuestiones que se estén viviendo y que sean de particular interés, en virtud de que siempre las decisiones políticas pasan por el Parlamento, bien porque se necesita dar un marco legal adecuado o bien -cosa muy importante- para ver si las leyes realmente están cumpliendo con el fin para el cual fueron creadas. Muchas veces la legislación establece determinadas cuestiones y luego la Administración le va agregando elementos por la vía de las resoluciones u ordenanzas que limitan o impiden el pleno ejercicio de las potestades que la ley establece. En este caso en particular, me preocupa muy especialmente saber en qué medida la ley de puertos hoy vigente ha sido respetada en toda su extensión en todo lo que tiene que ver con las actividades que ella regula y en qué medida regulaciones posteriores de algunas otras disposiciones legales parciales o de carácter regulatorio han ido impidiendo que los términos de la ley se expresen en su total dimensión. Ese es el espíritu que nos anima. Seguramente esto abarque varios capítulos -el de hoy y otros posteriores- porque sé que los temas son vastos, pero creímos que era bueno propiciar esta primera convocatoria.

SEÑOR COOPER.- Antes que nada agradecemos la invitación. Como dije el otro día en una charla organizada por ADM, este tipo de eventos puede ser considerado por quien habla como una tarea difícil, pero para mí se trata de convertir un desafío en una oportunidad, y en este caso, una oportunidad para informar a los legisladores sobre cuál es nuestra visión sobre la situación actual del puerto de Montevideo, de los puertos del Uruguay y de toda la comunidad marítima en cuanto a convertir a este país en un polo logístico para la región sur de la costa este de América del Sur

Nuestra área de influencia abarca los puertos de Río Grande, Montevideo y Buenos Aires. No podemos pensar que el puerto de Montevideo sea un polo logístico para puertos más al norte de la costa de Brasil; eso será para otros puertos brasileros. Nuestra ambición es ser un polo logístico para la región sur y en eso estamos.

En cuanto a la pregunta específica del señor Diputado Trobo sobre la ley de puertos, en opinión del Centro de Navegación Transatlántica, quiero decir que ese fue un hecho importantísimo en la vida del Uruguay y en particular en la de sus puertos y el de Montevideo. Hay un antes y un después. La ley de puertos en general ha funcionado muy bien y ha permitido la libre competencia de un variado tipo de operadores: de operadores de contenedores, de cargas a granel, de depósitos portuarios y otros y todos están trabajando en libre competencia, arriesgando sus propios capitales, pagando a la ANP un canon, generalmente determinado en un tipo de licitación lo cual hace que se defiendan los intereses públicos al establecerse precios justos de acuerdo con el mercado. Esa libre competencia ha logrado un mejoramiento sustancial en el nivel de los servicios que se dan a la carga y a los buques. Para dar un ejemplo, se puede decir que hoy Montevideo es considerado el mejor puerto de la costa este de América del Sur para que los cruceros hagan su logística. Atención, que no estamos hablando de intercambio de pasajeros sino de todas las operaciones que los cruceros tienen que hacer para recibir sus cargas o enviarlas para los puertos de destino, hacer cambios de tripulantes, etcétera. Es decir que toda una serie de cosas que los cruceros deben hacer en algún lado, en la costa este, lo hacen en Montevideo. En la costa oeste, lo hacen en Valparaíso. Son los dos puertos de referencia. Por mi actividad privada de agente de servicios puedo decir que hacemos encuestas cuando se va un crucero y el resultado es que invariablemente dicen que este es el mejor puerto que conocen -muchas veces dicen que es el mejor del mundo- para hacer este tipo de cosas. Este es un ejemplo simplemente para demostrar que la ley de puertos y la libre competencia han permitido que las empresas compitan para dar mejor servicio y a precios razonables.

Sin embargo, hoy sí estamos viendo algunos problemas y, para empezar, voy a señalar un problema de capacidad. Me refiero no solo a las posibilidades de captar buques de gran capacidad que tienen que entrar al puerto sino también a la capacidad, al espacio físico de que se dispone para almacenar contenedores en el puerto.

También me quiero referir al problema de los camiones. Si uno va por la rambla portuaria muchas veces, ve cola de camiones para entrar al puerto y también para salir. O sea que son tres los aspectos que voy a

considerar brevemente.

En primer lugar, me voy a referir al atraque de buques. Tenemos la suerte de que los visionarios que diseñaron el puerto hace cien años, pensaron cien años para adelante. Ellos diseñaron el puerto con un calado máximo de diez metros. Recién hoy los barcos están necesitando calados quizás un poco mayores y más los barcos más grandes.

En cuanto a los muelles, más allá de la terminal de contenedores Cuenca del Plata, el puerto no ha crecido, sigue igual que hace cien años. A pesar de eso, no ha habido problemas en cuanto al espacio disponible y al tiempo que se requiere para que un buque atraque. No hay colas significativas casi nunca, pero estamos empezando a tener problemas poco a poco. Cada verano que pasa, cuando hay más cruceros -no solo acá, sino en Punta del Este- hay problemas de atraque y empieza a haber colas de barcos afuera, no muchos y por algunas horas, quizás. No sucede como en otros puertos donde pueden estar días o semanas, aunque eso atentaría contra nuestro concepto de polo logístico por el cual el barco debe llegar y entrar sin demora porque un barco parado es plata perdida. Hoy en día un barco puede estar saliendo US$ 50.000, US$ 60.000 o US$ 70.000 por día de alquiler. Al dividir eso por veinticuatro horas, nos damos cuenta de cuánto dinero puede representar una demora de seis horas para entrar y eso está empezando a ocurrir.

La preocupación que tenemos nosotros es que las obras de infraestructura que están en el plan, incluyendo las de la Terminal Cuenca del Plata, se terminarían el año que viene. Eso va a ayudar muchísimo, dicho sea de paso, pero hay otros planes. Como siempre ha mencionado el Presidente de la Administración de Puertos, Fernando Puntigliano, está el muelle C y, una vez construído, se hará una extensión, con iniciativa privada, un muelle de chiperos, la transferencia del muelle de pesca a Capurro y lo que está en boga en estos días, la famosa segunda terminal de contenedores. Lamentablemente, todos esos proyectos, salvo el de la Terminal Cuenca del Plata, son para dentro de tres, cuatro o cinco años, pero hoy ya estamos teniendo problemas. No hay mucho que se pueda hacer, lamentablemente. Para instalar la infraestructura necesaria hay que proceder a la licitación -hay todo un proceso que va de la mano del Estado- y luego esperar un tiempo lógico para la construcción. Lo que pasa -recojo las palabras de Puntigliano- es que los procesos del Estado para hacer obras de infraestructura son muy largos. No sé si el señor Puntigliano ha concurrido en esta Comisión -estoy seguro de que sí-, pero da un número que refiere al tiempo de la segunda terminal de contenedores: 5,7 años. Ese es el número que estima, calculando todos los tiempos que son necesarios para su concreción. De esos 5,7 años, dos son de construcción, si no me equivoco; los otros 3,7 son de trámite en el Estado. Eso es lo que atenta realmente contra el polo logístico uruguayo; me refiero a esa lentitud en los procesos del Estado. Sin duda, Puntigliano ha trasmitido más para arriba esto, es decir, al Ministro. A su vez, el Ministro Rossi lo habrá trasladado al resto del gabinete y a la bancada de legisladores del Frente Amplio y a otros. Obviamente, es algo muy difícil de resolver y es algo que los legisladores tendrán que tratar porque son las leyes uruguayas las que embretan la operativa del funcionamiento público. Reconozco que esas leyes fueron hechas para proteger los intereses públicos -para que no haya ninguna cosa rara, para que se permita las protestas del caso, para que se haga lo mejor posible-, pero atentan a su vez contra la rapidez para hacer los negocios.

Por el lado de los espacios físicos del Puerto, sé que la semana pasada una de las terminales tuvo que rechazar la escala de un buque contenedor que tenía que descargar trescientos cincuenta contenedores; generalmente hubiera ido a un puerto en Brasil, pero por problemas logísticos en ese país -desconozco los detalles- quería descargarlos acá. Trescientos cincuenta contenedores es un número ínfimo, considerando que en el año se mueven más de trescientos cincuenta mil contenedores. El operador tuvo que rechazar la oferta, no pudo aceptar el barco porque no había lugar físico donde poner contenedores en el Puerto. No hay más lugar. Si queremos ser un polo logístico, tenemos que tener más espacio. No podemos rechazar un cliente que nos está regalando el negocio. Esos trescientos cincuenta contenedores, multiplicado por lo menos por US$ 100 cada uno, representan US$ 35.000 de ingreso al Uruguay.

Al final, el barco entró tres o cuatro días después; se aceptó, pero no podemos tener ese tipo de problemas, ¿Cómo se resuelve esto? Hay soluciones más rápidas: por ejemplo, se pueden llevar los contenedores hacia afuera del Puerto y depositarlos en un predio aduanero sito en Camino Tomkinson y Ruta Nº 1, donde hay un depósito de contenedores que podría usarse. Pero ese traslado ida y vuelta en un camión no es gratis, tiene su costo y ¿quién lo va a pagar? Eventualmente, estos costos los paga la carga, o sea las exportaciones o importaciones uruguayas; nadie más lo paga y no queremos recargar eso.

La otra opción es tecnológica. Los operadores pueden comprar maquinaria que permita apilar más alto los contenedores dentro del Puerto. Hoy se apilan hasta cuatro; apilar un quinta hilera aumentaría la capacidad en un 25%. Es una cifra importante. Pero esas máquinas son caras y a veces los operadores del Puerto tienen incertidumbre a la hora de adquirirlas, debido a sus acotados permisos de operación que van de meses a pocos años: uno, dos o tres. A veces los inversores privados quieren arriesgar capital, quieren comprar una máquina más cara, pero se encuentran con la incertidumbre de que por ejemplo dentro de seis meses su permiso de operación en cierta área del Puerto donde podría apilar cinco contenedores, vence y como no saben si van a volver a ganar o no, si lo pierden, invirtieron en una máquina que no van a usar. Allí hay un problema que me parece que la propia ANP tendría que tratar de resolver para poder dar cierta certidumbre a más largo plazo.

También está el problema de los camiones. La propia Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay en este sentido ha dado grandes voces y con total razón, porque un camión parado - igual que un barco- es plata perdida. Yo mismo tengo una pequeña empresa de camiones y puedo decir que resulta dramático tener un camión parado, porque uno no se hace del dinero y es imposible tener un negocio que no haga un mínimo de plata. Tener camiones parados horas y horas en la entrada del Puerto es un atentado contra el polo logístico y eventualmente repercute en costos más altos, y otra vez, ¿quién va a pagar los costos? En principio los camioneros, pero eventualmente pasan a la carga. Eso es inevitable. Con respecto a esto, ¿qué soluciones hay? La propia ANP está muy consciente de que hay que llegar a una solución y en ese sentido hay una comisión que está trabajando en ello, que incluye a los camioneros, a los despachantes, al Centro de Navegación y a otros actores. Sin embargo, la buena voluntad de la ANP muchas veces choca nuevamente con la burocracia estatal, por ejemplo, por distintos requerimientos de la Aduana. Un factor importante es que los contenedores tienen que pesarse al entrar y salir del Puerto. Puedo decirles que en otras partes del mundo ese trámite de pesada no existe; se declara un peso y es el que se toma como válido y si después hay una inspección que constata que el peso no es ese, hay graves multas, etcétera. Pero en este país la Aduana y la propia ANP quieren pesar el contenedor, porque por un lado la Aduana controla el contrabando y por otro, la ANP cobra, en base al peso interior, un provento portuario. Es decir que hay un interés para cobrar. El hecho de que el camión tenga que parar en la entrada para ser pesado, implica una demora de unos minutos y agregado a una serie de otras cosas, se termina causando una demora. Como dije, se está tratando de trabajar en el tema, pero todavía no está totalmente solucionado y lo podemos ver: vengo de allá y hay colas enormes a la entrada del Puerto, lo cual aumenta los jueves y los viernes, porque se da la coyuntura de que los barcos más grandes que llevan más carga confluyen los jueves, viernes, sábado y domingo, no de lunes a miércoles. Esta es la preocupación que tenemos por el lado del Puerto.

Hace unos días mencioné en mi charla un tema que hace a la Aduana. Se trata puntualmente del trabajo que hace esta institución y los jueces de Aduana con respecto a la interdicción de contenedores. Desde el punto de vista privado, estamos totalmente de acuerdo con que la Aduana tiene que controlar; no queremos que el Puerto de Montevideo, los puertos uruguayos o los aeropuertos uruguayos sean pasaje de drogas, armas, desechos nucleares, cosas que no queremos tener acá. Estamos tratando de aprovechar el momento con la reforma que se está tramitando en la Aduana, para lograr procedimientos más ágiles, más transparentes, para que el trabajo de la Aduana de mirar lo que hay adentro de un contenedor y liberarlo si fuera del caso o eventualmente procesarlo, si hubiera necesidad, como se diría en el caso de una persona que hubiera cometido un crimen, sea lo más rápido posible. Entonces, me atreví a sugerir para los contenedores un régimen similar al que se aplica con el habeas corpus de cuarenta y ocho horas con que cuenta un juez para procesar a una persona luego de que la Policía lo arresta y lo lleva ante su presencia. Quizás cuarenta y ocho horas sea un plazo muy corto, pero debería establecerse claramente la regla de que si la Aduana decide interdictar un contenedor porque sospecha que hay algo adentro ilegal, que dentro de cierto período de tiempo el juez tome conocimiento del tema y se expida, ya sea sacando de circulación al contenedor en forma definitiva y eventualmente rematando los contenidos, haciendo lo que corresponda, o liberándolo; así no habría contenedores que por mucho tiempo estuvieran en una suerte de limbo sin que nadie sepa lo que está pasando.

Este es un gran problema. El año pasado la Aduana interdictó y abrió setenta y ocho contenedores, de los cuales cincuenta y seis o cincuenta y ocho -si no me equivoco- tenían algún tipo de infracción aduanera. Setenta y ocho contenedores son una cantidad insignificante de los trescientos cincuenta mil que pasan por el Puerto de Montevideo y esa cifra para nada afecta el polo logístico, pero lo que sí lo afecta es que hay como trescientos otros contenedores que fueron interdictados, pero no fueron abiertos, o están en el limbo: quedan ahí por unos días, semanas y a veces meses -en algún caso, más de doce meses- y si no terminan detenidos

permanentemente, son liberados luego de ese período de tiempo. Esos contenedores que están en el limbo son los que atentan contra el polo logístico, porque no hay información; el recibidor que puede estar en Paraguay no entiende qué está pasando; entonces, por ahí tenemos un problema, no digo con Aduana, sino con el sistema de cómo procesan la Aduana y sus jueces este tipo de cosas.

SEÑOR TROBO.- Respecto a lo que acaba de decir el señor Cooper y situándome en el tema de las capacidades y de las posibilidades de ofrecer servicios al tránsito de contenedores en el Puerto de Montevideo, quisiera saber si las capacidades jurídicas de la Aduana relativas al tránsito están siendo aplicadas de acuerdo con sus potestades, si hay un exceso o una práctica habitual que se considera jurídicamente razonable, pero no lo es. No llevo una estadística, pero me ha llamado la atención que las detenciones de contenedores en el Puerto de Montevideo, por lo menos las que se publicitan y se les da cierta notoriedad, básicamente tienen que ver, por ejemplo, con falsificaciones que ni destino a Uruguay tenían pues se trataba de mercadería en tránsito. Entonces, mi pregunta es: ¿cuántos contenedores, de esos cincuenta y seis en infracción de setenta y ocho detenidos, eran de contrabando que venía hacia el Uruguay o llevaban una mercadería en tránsito cuyos productos eran de una marca de legitimidad dudosa, cosa que, a mi juicio, debería controlar el país donde ingresa esa mercadería? Digo esto porque si nosotros somos los policías de la región para las marcas, no nos dedicamos a lo que tenemos que dedicarnos, es decir, a dar la posibilidad de que aquí exista un tránsito libre de mercaderías que no sean nocivas; obviamente, no hablo de drogas, de armas, etcétera. Me preocupa si efectivamente se está aplicando la libertad del tránsito dentro del Puerto, de acuerdo con las normas legales vigentes y quisiera saber si quizás hay un exceso de competencias de cierto ámbito de la administración pública que también está conspirando en contra de la capacidad de desarrollo logístico del Puerto.

SEÑOR COOPER.- Haciendo historia, la ley de puertos de 1992 definió los puertos de Uruguay como "puertos libres". Inicialmente, bajo ese concepto, la Aduana no tenía potestad de interdictar, de controlar dentro del Puerto. Un año o dos después, no recuerdo exactamente, a través de una ley de presupuesto o de rendición de cuentas se incluyó un artículo que establecía que la Aduana tenía potestad de control dentro del puerto libre. Y de esto, filosóficamente, nosotros, la parte privada, estamos en contra. Creemos que si es un puerto libre, es un puerto libre y la Aduana debería estar en el portón del puerto controlando la entrada y la salida de mercadería al Uruguay.

En la práctica, el hecho es que mundialmente y a partir de la Organización Mundial de Aduanas, desde las más altas esferas, ese criterio ha cambiado. Hay mucha más presión por parte de las Aduanas de los otros países y de la Organización Mundial de Aduanas para que las Aduanas controlen -a pesar de tener estatus de puerto libre- lo que pasa por sus puertos y, en particular, la falsificación de marcas. Yo particularmente estoy de acuerdo con lo que se ha señalado. Que se preocupe la Aduana de Paraguay si se trata de una falsificación de marcas. El propio Centro de Navegación tenía esa postura hasta hace aproximadamente un año. Cuando teníamos oportunidad, lo decíamos. Sin embargo, debido a estas indicaciones de la OMA, hemos tenido que cambiar un poquito nuestra opinión y aceptar el hecho de que debido a las presiones de todas partes del mundo, nuestra Aduana esté controlando la falsificación de marcas. ¿Cómo lo hace? No tengo detalles en ese sentido y no me atrevería a comentarlo, pero sí hay presión por parte de estudios de abogados locales que representan a las marcas más importantes para que se detenga y se interdicte ese tipo de mercadería en suelo uruguayo, aun tratándose de puerto libre y con un destino que no va a ser Uruguay. En cuanto a ese tipo de mercadería, estamos siendo un poquito como la aduana para otros países. En cuanto a si ello afecta o no el polo logístico, estoy seguro de que intervenciones de ese tipo algo afectan, pero quizás no sea de unas dimensiones que atenten realmente contra el proyecto en sí a largo plazo de polo logístico. Lo que queremos es tener mercaderías legítimas, que los empresarios sean honestos y que no estén metiéndose en negocios que no están muy de acuerdo con la ley.

No sé si contesto la pregunta.

Con respecto a la Aduana, debe haber procedimientos claros, transparentes, que la reforma de Aduana que está en curso en este momento, pueda digerir y establecer cómo es que funcionan esas interdicciones con plazos, que el tener un contenedor sea totalmente trasparente, que no sea un misterio, que no se deje al libre albedrío del aduanero que está de turno.

Se debe tratar de lograr que un juez de aduana participe en la decisión lo más que se pueda, que sea ágil. En síntesis, hay que lograr transparencia, agilidad y previsibilidad en lo que respecta a la Aduana.

Hay dos puntos más a considerar. Uno de ellos es el Código Aduanero del MERCOSUR, que es el más importante de todos. Como seguramente se sabe, se trata de una ley marco que deben firmar todos los países del MERCOSUR, a partir de la cual otros acuerdos entran en vigor, en particular, la eliminación del doble arancel, que nos parece una muy buena idea, pues permitiría la libre circulación dentro del MERCOSUR, que al fin y al cabo es para lo que fue creado. Sin embargo, el texto que entendemos que hoy, o por lo menos hace dos, tres meses, se estaba manejando, en el Ministerio de Economía y Finanzas en las negociaciones atenta muy seriamente contra el puerto libre. Creemos que si ese texto de Código Aduanero se aprueba, se eliminaría el concepto de puerto libre, y esto sí que atenta contra el polo logístico de Uruguay. Hemos tenido algunas conversaciones con autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas. Todavía no se ha firmado, pero Uruguay está empujando para que se firme, no sé qué versión se está negociando en este momento pero la que teníamos hace algunos meses a pesar de que nunca se mencionó la expresión "puerto libre", en las formalidades acerca de cómo instrumentar y reglamentar eliminaba el puerto libre.

El segundo tema, relacionado también con el MERCOSUR, refiere a un acuerdo multilateral del transporte. En ese sentido, casi todos los privados y el Gobierno están muy alineados en defender una versión de este acuerdo que permitiría que Uruguay siga siendo lo que en inglés se llama puerto "hub", un puerto central de distribución. Una versión de este acuerdo, firmado por Argentina, Brasil y Paraguay, atentaría gravemente contra el concepto de Uruguay de ser un puerto "hub". Los negociadores del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por parte de Uruguay y la parte privada hemos consensuado un texto sutilmente distinto que defiende nuestra posición. Digo "nuestra" en el sentido más amplio; de Uruguay como centro de distribución, de puerto "hub". Pero las negociaciones que hay, son muy difíciles, en particular con Argentina.

Esta semana se hará una reunión en Mendoza a la cual la parte uruguaya lleva una posición muy firme, básicamente no negociable. Con seguridad, no se va a llegar a un acuerdo y se va a patear para adelante otros seis meses, ya que esas reuniones se hacen pasado ese tiempo. Pero hay presiones de todos lados para que Uruguay firme este tipo de acuerdo, lo que limitaría muchísimo nuestras posibilidades de hacer un puerto "hub", de distribución de carga en tránsito. Sin embargo, por ahora, creemos que la posición uruguaya es muy fuerte y se la está defendiendo muy bien. Espero que en las negociaciones, no necesariamente en esta ronda pero sí en las otras, no se afloje esa posición.

Muchas gracias.

SEÑOR TROBO.- En cuanto a este último aspecto, y desde ya, podemos ofrecer a los visitantes que si en algún caso desean comentar alguna impresión que no quede asentada en la versión taquigráfica, basta con que lo digan y solicitamos la supresión de la versión, ya que lo que nos importa es conocer la totalidad de su visión.

En este caso en particular me preocupa que nos trasmitan cuál es la razón que hay detrás. Obviamente, se tratará del interés de la contraparte, de los cofirmantes de un acuerdo de estas características. Me pregunto si allí ellos simplemente están defendiendo algún interés o procuran limitar un interés que Uruguay tiene, porque en las negociaciones siempre hay dos capítulos: el de defender lo mío, y eventualmente el de evitar que el otro tenga más posibilidades o mejores capacidades que yo. Entonces, por un lado, me parece que con todo lo que implica una negociación multilateral, nosotros vamos encaminándonos a algo que se supone es políticamente correcto, como tener un código aduanero del MERCOSUR en el cual todos vamos a tratar de defendernos mutuamente, pero los perjuicios que puede tener Uruguay no solo hay que advertirlos sino evaluarlos para saber si conviene o no ingresar en ese espacio. Y, por otro, el capítulo del transporte, ya que se señalaba que esto puede afectar severamente el interés que tiene Uruguay en desarrollar su logística y a nosotros nos tiene que llamar especialmente la atención. Se trata de que los demás quieren seguir teniendo cierto tipo de actividad que van a perder o simplemente de que nosotros vamos a dejar de crecer en ese tipo de actividades.

Gracias.

SEÑOR COOPER.- El objetivo que está detrás del acuerdo multilateral es promover la marina mercante de los países del MERCOSUR. Esa es la idea. Básicamente, el concepto es el siguiente: si hay

que mover un contenedor de un puerto a otro dentro del MERCOSUR, tiene que ser con un barco de bandera del MERCOSUR.

Esto no es tan simple. Entendemos que para promover la marina mercante uruguaya esto no cierra el círculo; es una parte. Es decir, no se puede firmar esto sin lograr que Argentina libere la navegación de sus ríos internos con nuestros propios patrones, sin contratar prácticos argentinos que cobran muchísimo, lo que hace totalmente inviable que una bandera uruguaya navegue por el río Paraná hacia Paraguay; en los hechos no hay. No podemos firmar esto sin tener algo del otro lado.

Además, el propio acuerdo multilateral atenta contra el concepto de puerto "hub". Voy a poner un simple ejemplo, que espero explicar bien. Muchas veces viene un buque, por ejemplo, del Lejano Oriente hacia el Río de la Plata, primero va a Buenos Aires y descarga y carga, después, viene a Montevideo, carga, descarga, y luego, seguirá para puertos de Brasil. Puede ser que por razones operativas se haya atrasado, por ejemplo, porque hay una huelga en el puerto de Montevideo -espero que no suceda- que le impidió operar, y entonces, se decide si descargan en Buenos Aires todos los contenedores que normalmente se hubieran descargado en Montevideo. Quedan ahí y esperan al próximo barco, de la misma línea, que llega cuatro, cinco o siete días después, los levanta y los trae a Montevideo, con atraso pero sin costo adicional, ya que eso lo paga el propio barco. Ahora bien, ese barco tiene bandera de Liberia, de Singapur, de cualquier lugar, no del MERCOSUR.

Según este acuerdo multilateral, ese tránsito entre Buenos Aires y Montevideo con esos contenedores, no estaría permitido que sea realizado por el propio barco de la línea. Se tendrían que contratar barcos locales, con banderas locales. Eventualmente, si se aprueba un tipo de acuerdo de este tipo, el mercado, al demandar buques, se lo estaría dando pero filosóficamente lo que necesita Uruguay es que sus clientes tengan la más libre disposición posible para hacer lo que quieran con las cajas. Cualquier cosa que atente contra esa libertad de movimiento, dentro de la ley, atenta contra el concepto de polo logístico. Entonces, esta restricción que se impondría atentaría. La verdad es que se hace un trasbordo en Brasil en la gran mayoría de las exportaciones de Uruguay al Caribe, a México, a Cuba, a Venezuela. La propia línea lleva el cargamento a Santos, Río Grande o Río de Janeiro, con su propio barco con bandera de un tercer país, y lo toma un servicio de su misma línea y lo transporta a otro lugar. Para el cliente esta operativa es transparente. Por ejemplo, CONAPROLE ni se da cuenta.

Esto no podría ocurrir en el futuro si se firma ese acuerdo.

Con respecto al código aduanero, debo decir que es una tentativa por parte de Argentina y de Brasil para eliminar y matar el puerto libre.

Entendemos que no les gusta que estemos creciendo en términos de contenedores. El señor Puntigliano indicó que actualmente el puerto de Montevideo mueve el 21% de los contenedores de Río Grande, Montevideo y Buenos Aires. Si armamos todo el paquete, el 21% está muy, pero muy por encima de nuestra relación producto bruto, versus el de los otros países. Es decir que nosotros estamos atrayendo muchísima más carga en tránsito de lo que nuestro producto bruto indicaría. ¿Por qué? Porque estamos haciendo bien las cosas; tenemos un buen servicio; tenemos el puerto libre, se permite hacer eso, se puede hacer.

Estas normas que se nos imponen de afuera atentan contra eso, a propósito, para llevarse más ellos; es la más cruda realidad.

No sé si he respondido.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Antes que nada, quiero saludar a los viejos amigos del Centro de Navegación; los recibimos con mucho gusto. Son muchos años de relación con los temas del Puerto de Montevideo y de otros puertos de por allí que anduvimos viendo en una época. Me parece muy interesante recibirlos y saber en qué estamos.

Con todo lo que está pasando podemos considerar que se ha avanzado muchísimo desde aquellos años, que no son muchos, sino cuatro, cinco o seis. Esto se debe indudablemente a muchos factores, y hay algunos que no se pueden desconocer, como el avance del comercio internacional y lo que tiene que ver con el desarrollo de mercados que en aquellos años no aparecían, por ejemplo, el caso de Asia, que nos lleva a una serie de perspectivas - a mi juicio, todavía no cierran- que van a favorecer mucho nuestro desarrollo logístico.

También ha aparecido el tema que mencionaba el señor Cooper, que tiene que ver con cómo nos vamos a parar regionalmente en toda esta situación. Quiero empezar a ver algunas cosas de la infraestructura portuaria que hacen que busquemos la mejor manera de prepararnos para seguir desarrollándonos. Con respecto a la parte física, se da una discusión permanente acerca de qué va a pasar con el sitio del Puerto de Montevideo, porque si se pudiera tener una salida hacia el sector de AFE, se podría pensar en tener cierto desahogo. Eso está planteado pero todavía no se ha dilucidado, ya que tenemos que ver que acá empieza a jugar el ferrocarril, que tiene un rol también preponderante para los puertos. Esto nos lleva de la mano a ver cómo nos manejamos en la propia plataforma portuaria con los camiones. También allí tenemos un tema terrible porque los camioneros están muy molestos por tener que pasar por seis o siete ventanillas. Por supuesto, todos sabemos que todavía no hay forma de encontrarle una solución clara a todo esto. Hay que ver todos los Ministerios que trabajan allí y hacer un ordenamiento del funcionamiento burocrático que tenemos, que está a la orden del día. Creo que esto tiene mucho que ver con lo que va a ser la reforma democrática del Estado, como le llamamos en el Gobierno, donde va a haber mucha coordinación y combinación entre Ministerios que hasta hoy están como tabicados. Me parece que ese va a ser el centro de soluciones físicas.

Por otro lado, tenemos el desarrollo propio del Puerto, y respecto a ese punto, tampoco todos tenemos visiones parecidas. Por ejemplo, con respecto al muelle C, si bien es cierto que la ANP ya lo tiene más o menos resuelto, creo que no hay unanimidad. En el tema maderero he encontrado algunas opiniones acerca de que no sería conveniente, en un puerto que está creciendo a la velocidad que crece el Puerto de Montevideo, tener depósitos, ya que es una zona en la que necesitamos mercadería más calificada. Eso pensando en un futuro, porque evidentemente tratamos de pensar siempre en estas cosas.

Dejaría pendiente algo a lo que ustedes no se refirieron, y es su visión sobre la segunda terminal de contenedores, que es el tema que está en el tapete hoy. Es importante que el Centro de Navegación nos deje su visión sobre este asunto. Me parece que el tema de la Aduana es muy difícil. El tema del puerto libre tiene sus ventajas y sus desventajas. Debo reconocer que la ley de puerto libre favoreció muchísimas cosas, pero el mundo cambió a los pocos años y entonces vino todo el tema de la seguridad internacional, el PBIP, y los puertos empezaron a ser una especie de cárcel, lugares de estricto funcionamiento y control a nivel mundial. No es un problema nuestro; empieza a cambiar la esencia de la libertad de los puertos, y empiezan a transformarse en lugares donde no se puede ser tan libre, en el sentido de que hay que tener un funcionamiento más organizado y con mucha más seguridad, y ahí aparece el PBIP. En Paysandú no tenemos el puerto funcionando pero ya tenemos el PBIP funcionando; me parece que a veces estamos pasados de rosca con la seguridad internacional.

Me da la sensación de que el concepto de puerto libre viene de situaciones que no eran las más adecuadas o que no le trajeron mayores beneficios al país, pero con relación a los puertos me parece que hay que ver qué funcionamiento pueden tener. No creo que eso esté afectado a la liberación del puerto sino a que sea más efectivo, por ejemplo pudiendo hacer otras cosas como se están haciendo en puertos de otras partes del mundo donde se le agrega valor a las mercancías. Esto juega un papel muy importante al desarrollo y facilita que el tránsito tenga mano de obra agregada. Son cosas que están ahí, sobre las que van a ser las verdaderas discusiones, ya que todo gira en torno a cómo mejoramos el posicionamiento en el empleo y la calidad de vida de todos nosotros, y en cómo beneficiarnos de la logística en toda su dimensión. Hay ideas muy redondas, pero todavía no hemos llegado a una discusión. El señor González nos ha dado una dimensión más acabada de los planteos de puerto, y me parece que son buenos aportes, que tienen que ver con el funcionamiento propio de nuestros puertos. En definitiva, habría que profundizar más.

Vuelvo al tema Aduana, que es un problema serio en todos los aspectos. La falta de cristalinidad de la Aduana es un fenómeno con el que convivimos; si bien la llegada de los escáneres juega un papel, con eso no alcanza. Sabemos lo costoso que es y las dificultades que existen para tener garantías de una observación totalmente cristalina, sabemos que siempre puede haber una ventana de problemas allí. La demora del escaner fue tremenda; hace no sé cuántos años que venimos hablando del escáner y recién aparece ahora. No recuerdo si es uno o son dos, si es fijo o móvil.

SEÑOR COOPER.- Es uno y es móvil.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Decía que el hecho de que la Aduana esté adentro es parte de esa dicotomía que tiene el puerto libre, porque vienen exigencias posteriores por la droga, el tráfico de cosas que hace

que a nivel mundial nos exijan mucho más que antes. Entonces la presencia de la Aduana toma más volumen.

Me da la sensación de que tal vez hablamos poco -yo porque soy bastante fluvial y no tanto marítimo- de la necesidad de la interconexión del Puerto de Montevideo. Me parece que se tiene que seguir pensando mucho también en los puertos fluviales, y en realidad no he visto una comunión. En algunos momentos se han hecho cosas interesantes. Acá veo a la contadora Gallarreta y recuerdo que el Centro de Navegación nos donó un contenedor para una escuela, pero me parece que quedó reflejada allí una intención que después no se ve de la manera en que se tendría que ver. Quedó pendiente la visita y la tendríamos que organizar, porque los niños quedaron muy contentos de esa obra del centro de navegación, pero tuvo poca difusión.

Están los puertos de Charqueada, del litoral, y empiezan a funcionar ideas que estaban en aquel momento, que charlamos bastante con el Centro de Navegación. El Puerto de Montevideo tiene que hacerse cargo o entrar a pensar que una constelación de puertos, como dice el propio Puntigliano, es lo que le va a dar vida y fuerza para que este Puerto también pueda ser un centro de distribución.

Por último, con respecto al código del MERCOSUR, sabemos que este era un mes decisivo, o nos estancábamos seis meses más. Esto lo he podido charlar con gente que está en el Ministerio de Economía y Finanzas. Me da la sensación de que ahí está el problema de distribución de cargas entre países, que era uno de los problemas más serios; se adjudica a los países grandes más carga de la que en realidad pueden. Quieren hacer respetar su volumen y aplicarlo también al valor que tienen las cargas para ellos. Esa es una de las asimetrías que joroba más en todo esto. Con la aplicación del código me parece que se está negociando el hecho de sacar el doble arancel y lograr otras ventajas para los países grandes. Creo que en ese sentido hay una especie de negociación. A nosotros no nos queda muy claro porque uno de los grandes problemas que tiene el MERCOSUR es que los Ejecutivos han difundido muy poco de lo que ocurre. Hoy existe un Parlamento y nosotros estamos pidiendo permanentemente -y vamos a tener documentación clara- difundir lo que está ocurriendo en los grupos de trabajo del MERCOSUR que trabajan con el Grupo Mercado Común y el Consejo del Mercado Común. Pienso que ese ha sido una especie de cuello de botella para saber lo que está ocurriendo en negociaciones que nos importan a todos los países que estamos en el MERCOSUR. Una de las cosas que tiene que hacer el Parlamento del MERCOSUR es visualizar todo lo que está ocurriendo allí; esta discusión que tenemos entre líneas es sumamente estratégica para nuestros países. Se trata precisamente de lo que va a ser el Código Aduanero y de cómo nos vamos a manejar con la hidrovía. Si nosotros no liberamos esto, estamos liquidando a Paraguay y a Bolivia, con la riqueza que tienen esos países. En este momento tenemos un grave problema con el tema de la extracción que se hace de las minas de hierro de Bolivia; lo tienen que estar sacando por camiones hacia Brasil, al Puerto de Rio Grande e inclusive al Puerto de Santos, todo lo que nosotros podríamos estar sacando por acá en barcazas. Eso se da porque no tenemos el practicaje libre ni el embanderamiento; estamos desaprovechando el alimento más importante que puedan tener tanto Nueva Palmira como el Puerto de Montevideo.

Hay mucho para trabajar. Yo dejaría como pregunta, para tener una idea más redonda, cómo ven el tema de la segunda terminal de contenedores.

Eso es todo, muchas gracias.

SEÑOR BOTANA.- En primer término quisiera agradecer al Centro de Navegación Transatlántica, al señor Cooper, porque realmente creo que ha sido muy ilustrativa la intervención. Le agradezco al señor Diputado Trobo la iniciativa de proponer a la Comisión su presencia aquí. Nos ha parecido muy provechosa.

Muy breve y muy concreto; agradecemos la información acerca de la exigencia de prácticos que está haciendo Argentina para la navegación de los ríos de su territorio porque realmente, según lo concebimos nosotros, esta medida viola aquel principio de los acuerdos originales del MERCOSUR según los cuales la libre circulación de personas es parte de los objetivos principales de la unión creada.

Quiero preguntarle dos cosas muy concretas. Cuando el Centro de Navegación Transatlántica dice: "Tenemos la capacidad del Puerto colmada y tenemos dificultades de capacidad"; cuando dice: "La demora para la construcción de una solución" -en estos términos que ahora se usan para medir los años- "es de cinco punto siete años" -traducido sería cinco años, ocho meses y doce días; me puse a sacar la cuenta-; en definitiva,

cuando nos habla de la preocupación por esa demora, lo que nos está diciendo, con otras palabras, es que ¿es necesaria una segunda terminal o no? ¿O piensan que con este otro tipo de soluciones de agilitar la velocidad del control aduanero y de la circulación de los camiones, creando un eventual depósito, estaríamos teniendo una solución para el caso? Esa es la pregunta número uno, idéntica a la que hacía el señor Diputado Domínguez.

La segunda pregunta es la siguiente. Vuelvo al Código Aduanero que se está tratando estos días en Mendoza. El Director de Transporte del Uruguay está allí en esta negociación. Esta exigencia de traslado de contenedores con buques de bandera de los países del MERCOSUR, además del efecto del crecimiento de los costos, porque la demanda del servicio superaría largamente la oferta, ¿implicaría trabas a la posibilidad de que Uruguay interviniera exitosamente en el tema, en la medida en que nuestro país tiene menos buques con su bandera que los países grandes y por lo tanto ello podría afectar la disponibilidad de buques en el Puerto de Montevideo?

SEÑOR COOPER.- Empiezo de atrás para adelante. A la primera pregunta, respondo que sí, que se va a restringir, por lo menos en el corto plazo, la oferta de buques para hacer ese tipo de traslados. Yo lo veo un poco así: hay empresarios uruguayos que estarían dispuestos a invertir en más buques uruguayos. Américo D'Ambrosio es uno de ellos; es un armador, le interesa este negocio y por sus intereses propios cree que firmar este tipo de acuerdo es algo favorable, aunque no sea la panacea, mirado estrictamente desde el punto de vista de la Marina Mercante. A él, como armador uruguayo, le sirve. Pero nosotros tenemos la obligación de mirarlo de una forma bastante más amplia, no solamente desde el punto de vista de la Marina Mercante sino de todo el negocio logístico de Uruguay, que no solamente es la Marina Mercante sino que son los operadores en el Puerto, los depósitos, las empresas de camiones que transportan contenedores ida y vuelta, las agencias marítimas, es decir, todos los negocios involucrados. En esa visión más amplia este tipo de acuerdo atenta contra el negocio en general. Es difícil de medir en dólares cuánto atentaría, pero nuestra posición filosófica es que deberíamos posicionar al país donde sea más libre el movimiento de contenedores. Si hacemos eso, la carga va a venir sola. Pero si empezamos a poner restricciones, en cierta forma, vamos a estar emparejando la cancha para abajo y se nos va a estar yendo carga para otros países; dicho sea de paso, es lo que quieren esos países.

Esa es mi visión del acuerdo multilateral.

Resumiendo, la Marina Mercante va a estar a favor en parte, pero para el negocio grande, para el país, quizás no sea tan provechoso.

Con respecto a la segunda terminal, es un tema muy debatido en la prensa y, con toda honestidad, debo hacer una aclaración. Mi empresa es accionista y yo soy Director de Montecon; eso en cuanto a mi actividad privada. Entonces, lo que yo diga puede estar teñido de parcialidad y quiero que ustedes lo sepan.

Desde el punto de vista del Centro de Navegación Transatlántica, desde 1992 hemos promovido la libre competencia y la inversión privada. Si un inversor privado quiere arriesgar su propio capital, ya sea chico o muy grande, para invertir en un negocio en el Puerto y competir y ofrecer sus servicios, nuestra contestación es: "Hágalo", con tal de que sea dentro de la ley, dentro de las reglas y que sea realmente en libre competencia. Entonces, desde ese punto de vista, si cualquier inversor, ya sea un operador chico que quiera tomar control de un depósito, pagar un canon y establecerse como un depositario, o un gran inversor que quiere poner US$ 200:000.000 en establecer una isla de contenedores en el medio del Puerto, considera que arriesgar esa cantidad va a ser un buen negocio, sin duda, también lo va a ser para el país. Además, es gratis, porque al país no le cuesta nada, salvo que Uruguay es accionista en Terminal Cuenca del Plata. Entonces, en cierta forma, esta última está protegiendo sus intereses, está defendiendo su negocio. ¡No quieren competidores!; ¡es natural! Estando en sus zapatos, yo haría lo mismo, aunque quizás de otra forma.

Nuestro punto de vista es que el Puerto de Montevideo debe ser multipropósito, no solamente para contenedores sino también para cruceros, pesqueros, graneleros, etcétera. Estamos llegando a un punto crítico de limitación de espacio físico; hay que hacer más pisos y más puntos de atraque. Terminal Cuenca del Plata está en vías de extender su muelle y va a duplicar la longitud, pudiendo atender dos barcos a la vez y quizás tres, si son más chicos. Pero en nuestra visión esa expansión de área de trabajo y de muelle pronto se va a ver superada por el gran crecimiento que ha tenido el Puerto. Puntigliano no se cansa de mencionar que las

proyecciones de crecimiento que varias personas y calificados técnicos han hecho en los últimos diez años han sido superadas por la realidad. Estamos creciendo a ritmos envidiables en cualquier parte del mundo, de 14% o 15% por año. Obviamente, es muy difícil predecir el futuro, pero todas las predicciones del pasado le erraron por debajo, y hoy hay similares proyecciones que están llevando a la conclusión de que aunque Terminal Cuenca del Plata construyera su muelle, muy pronto se verán superados debido al crecimiento del resto del Puerto.

Entonces, en vista de que, de acuerdo con las propias palabras de Puntigliano hay nueve posibles inversores -algunos vienen a tirar bolazos, pero otros son mucho más serios- y quieren invertir, nuestra posición como Centro de Navegación Transatlántica es dar la bienvenida a la inversión que quiere arriesgar su propio capital, ¿para mejorar qué? Para mejorar el país; cuantos más ofrecimientos de terminales haya, más vamos a atraer clientes. Es como la gallina y el huevo. Si no tenemos servicios para ofrecer, nadie va a venir. Poner una terminal es arriesgar. ¿Vendrá la carga después? Quién sabe. Seguramente sí, pero si no ponemos una terminal nueva y no agrandamos el espacio nunca va a venir nada. Los hechos lo comprueban; la semana pasada se rechazaron barcos.

Con respecto a las preguntas del señor Diputado Domínguez, creo que le contesté sobre la segunda terminal.

En cuanto al Puerto Libre, el concepto no ha sido desarrollado en su plenitud. En sus orígenes se pensaba que se podían instalar dentro del Puerto actividades que podían agregar valor y dar mucha más mano de obra a uruguayos. En los hechos, eso no ocurre. Ni la transformación de agua en hielo es permitida hoy. Básicamente, son restricciones de la Aduana; según la Aduana, transformar un producto le cambia su naturaleza; se le da otro número y ese es un problema aduanero de muy difícil resolución. Por lo tanto, no existe en el Puerto ni la industria más pequeña para transformación de ese producto dentro del puerto libre. Es algo que siempre hemos mencionado, pero nunca se ha podido resolver.

Con respecto al control, tiene toda la razón. Quince años atrás bregábamos por cerrar los ojos y que nadie se interesara por lo que pasara por el Puerto, menos, la Aduana. Pero en los hechos, por la seguridad mundial, por lo ocurrido con las Torres Gemelas, por la droga, los armamentos, etcétera, no podemos ser considerados un puerto en el que eso esté pasando como carga. Estamos de acuerdo. Por eso la Aduana tiene que funcionar dentro del puerto libre, pero ¿cómo? Con agilidad, transparencia, previsibilidad. Es por ahí que lo queremos agarrar. No estamos en contra de que la Aduana lo haga; tiene que hacerlo. Ciertamente, el escáner va a ayudar, pero como el propio fabricante nos clarificó ese día de la inauguración, no es la panacea, porque no puede identificar si un zapato Nike es falsificado o es real. Puede decir que hay zapatos, pero nada más. Sí vamos a poder detectar barras de hierro y de oro versus sacos de arena, pero para lo que mencioné antes hay que utilizar otros métodos, que estoy seguro la Aduana sabe emplear.

Sobre los puertos fluviales, nuevamente, citaría el ejemplo de la gallina y el huevo. Para que Paysandú y los puertos del Litoral tengan éxito debe estar la carga, pero antes tenemos que proporcionar la infraestructura; si no, igual va a venir en camión. Este es un tema. Hay un riesgo a correr. Si invertimos y mejoramos el dragado, que es el costo más grande, las cargas ¿estarán?

Con respecto al Código Aduanero del MERCOSUR, la redistribución de esos ingresos aduaneros a raíz de la eliminación del doble arancel es un tema a discutir, porque en el caso de la carga que entra por Brasil a Uruguay definitivamente, ¿dónde se cobra la tasa aduanera de importación? ¿En Brasil solamente? ¿En Uruguay? Es vidrioso.

SEÑOR TROBO.- Quiero agradecer la presencia de nuestros invitados y dejar una constancia.

Por supuesto que la información que recibimos en esta ocasión es altamente valorada para la formación de la opinión política y la toma de decisiones.

Quiero decir -lo he manifestado aquí en otras ocasiones- que lamento que no podamos contar con la opinión directa del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas sobre estos temas porque hace un mes y medio que lo hemos convocado y no ha respondido a esa invitación. Sabrán ustedes lo importante que es contar con la opinión del sector privado y del sector público en temas de tanta sensibilidad.

Desde ya agradecemos vuestra presencia y también señalamos que en los capítulos que se han desarrollado en este análisis, muy probablemente debamos inclinarnos para un lado o para el otro, y para ello les vamos a pedir alguna cooperación porque, sin duda alguna, para tomar decisiones es muy importante.

SEÑOR PRESIDENTE.- La verdad es que -como han dicho el señor Diputado Trobo y los demás legisladores que han intervenido- nos han dado elementos importantes para recabar la información que esta Comisión necesita. Seguramente, en el diálogo que vamos a tener con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas -quien se ha comprometido a venir; he estado en reuniones con la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado- en la próxima reunión este será uno de los temas a considerar.

SEÑOR COOPER.- Quisiera agradecer nuevamente la oportunidad que se nos dio al invitarnos a venir y comentar estas cosas con ustedes; esto es muy importante.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la visita de nuestros invitados.

(Se retiran de Sala los representantes del Centro de Navegación Transatlántica)

(Ingresa a Sala una delegación de funcionarios excedentes de AFE)

—— La Comisión tiene el agrado de recibir a los señores Ricardo Pérez, Domingo Ramírez y Alfredo Parra, funcionarios excedentes de AFE.

SEÑOR RAMÍREZ.- Soy de Paysandú.

El tema que nos trae hoy por acá es que desde el año 1985 quedamos como funcionarios excedentes de AFE. Hasta el año 2003 había cuatro mil seiscientos cuarenta y cuatro funcionarios excedentes. Desde hace muchísimos años venimos pidiendo que se nos contemple, porque fuimos perjudicados notoriamente a todo nivel: social, económico, debido a que en ese entonces teníamos un determinado sueldo, una carrera administrativa y todas esas cosas que tiene un empleado público. Desde el año 1988 -cuando se desmanteló la mayor parte de AFE- hasta el día de hoy, hemos estado viendo de qué manera se nos puede devolver algo de lo que se nos quitó -perdonen la palabra- y, lamentablemente, desde ese entonces a la fecha no hemos tenido respuesta de nadie. En estos últimos tiempos nos hemos organizado como correspondía, a nivel nacional y ahora todo el país está con este tema. Por eso hoy venimos acá, a esta Comisión, para explicarles nuestros motivos.

Sabemos que en este año esta será la última Rendición de Cuentas de este Período y necesitamos ver de qué manera se puede solucionar nuestra situación. Nosotros tenemos una carpeta en la cual están detallados las leyes y los decretos vigentes desde el año 1985 hasta 1993 -porque después hubo un cambio-, y lo que pedimos es que se hagan cumplir esos decretos y leyes.

Asimismo, creamos una regional en la que analizamos todos nuestros problemas. Tenemos propuestas que le sirven al Estado. Son propuestas para que este Gobierno o los que vengan no tengan problemas, porque sabemos que puede haber una gran cantidad de juicios. Nosotros somos cuatro mil seiscientos cuarenta y cuatro funcionarios y no queremos llegar a los juicios; queremos solucionar esta situación, ya sea con este Gobierno o con los Gobiernos que vengan, porque seguimos insistiendo en que no puede haber una reforma del Estado con cuatro mil seiscientos cuarenta y cuatro funcionarios que fuimos perjudicados a todo nivel.

Mucha gente lo debe saber. Hace un año y medio que nosotros andamos en esto. Se han repartido carpetas. Hemos hablado con muchísima gente y creo que tienen conocimiento de la situación.

SEÑOR PÉREZ.- Sin salir de la línea de lo que planteaba el señor Ramírez, debo decir que desde el año 1985, en aplicación de la Ley Nº 15.851 y del Decreto 420, se empieza a incumplir por parte de la Oficina Nacional del Servicio Civil, lo que nos ha estado perjudicando, lesionando permanentemente.

En el año 1991, la Ley Nº 16.127, con su Decreto 174/91, instrumenta un régimen especial de consideraciones para la ecuación presupuestal de cada uno de nosotros, que tampoco se cumplió. Hoy salimos a buscar un camino más corto que el del juicio legal y sabemos que el Gobierno tiene su preocupación por la cantidad de juicios que le empiezan a caer. Tenemos compañeros que han iniciado juicio en el Gobierno anterior y, por lo tanto, este año empezarían a conocerse los resultados. Asimismo, hay compañeros de Rivera, de Florida y de San José que han iniciado juicios y los han ganado. Esta lesión nos ha llevado a perder carrera administrativa, salarios y, por otro lado, no hemos sido presupuestados. A la gran mayoría de los compañeros que seguimos contratados se nos ha abortado la carrera administrativa, violándose dos artículos importantes de la Constitución de la República.

Como decía el compañero, estamos buscando una salida más rápida y, en lo posible, antes de que esta Rendición de Cuentas se vote. Sabemos lo complejo que es el tema; también conocemos lo global del tema. Hemos estado haciendo números por nuestra cuenta; realizamos un comparativo con lo que hoy es el ferrocarril y nos da una diferencia tremenda a favor. Sabemos que las comparaciones tal vez no se puedan hacer en la realidad, pero sí a nivel de un análisis.

El planteo que vamos a formular es la posibilidad de hacer una readecuación que, por lo pronto, daría para buscar esa información -desde arriba- que tiene que venir del total de funcionarios excedentes, porque la Oficina Nacional del Servicio Civil dice que no la tiene. Nosotros, por gestiones que hemos realizado en la Junta Departamental de Paysandú, en agosto del año pasado y en diciembre en Salto, hemos logrado conseguir, de parte de Recursos Humanos de AFE -lo que remarcaba el compañero Ramírez-, una nómina de cuatro mil seiscientos cuarenta y cuatro compañeros que están en esta situación.

El grupo toma cuerpo en todo el interior en setiembre de 2006; se fue organizando y está en todas las departamentales. Llevamos realizadas seis regionales en las que se han ido depurando los documentos. La disposición del grupo es llegar a un acuerdo que favorezca a las dos partes. Sabemos que hay un punto intermedio entre el Gobierno y el grupo de AFE. Conocemos el tamaño global que esto tiene, sabemos que hay un punto en el medio que es al que queremos llegar: la readecuación, que es la solución que avizoramos ante el perjuicio y la lesión que hemos sufrido constantemente.

SEÑOR PARRA.- Hemos tenido la oportunidad de recorrer bastante el país, buscando a los funcionarios excedentes de AFE y la situación con la que nos hemos encontrado es lamentable. Es lamentable ver cómo el nivel de vida de los ferroviarios cayó a un punto increíble. No tiene nombre ver cómo se encuentra la gente, el estado de desesperación que tiene, porque mucha llegó a los sesenta años de edad, después de haber trabajado tantos años en el ferrocarril, y se va a jubilar con $ 2.500 o $ 3.000. Es vergonzoso. Es vergonzoso cómo AFE sacó de su personal a gente especializada. No sabemos por qué lo hizo y hoy la necesita. La gente me pide: "¡Por favor, hagan algo!" Sí, estamos haciendo, pero no podemos ir más rápido de lo que vamos.

Por eso pido a esta Comisión que trate de hacer algo lo más pronto posible para ver qué respuesta podemos dar a esta gente que se nos está por jubilar, que se nos está muriendo, por la gente que aún es joven, que puede hacer mucho por el ferrocarril y por el país, pero que lamentablemente está tirada por todos lados. Hemos perdido calidad de vida, hemos perdido servicios médicos, hemos perdido un montón de cosas. Se nos han rebajado los sueldos, no hemos tenido derecho a carrera funcional, ni absolutamente a nada. Creo que algo se puede hacer, algo se tiene que hacer por esta gente. No somos tres o cuatro, somos más de cuatro mil funcionarios que estamos tirados en el país.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Me gustaría que nos ilustraran en cuanto a los pasos que han dado y el grado de receptividad que hay. Por lo menos yo no estoy al tanto de que se estén orquestando salidas a esta situación, pero de pronto ustedes tienen una idea con respecto al Ministerio de Economía y Finanzas y el BPS. Más allá de lo que digan hoy acá o de lo que podamos señalar nosotros, puede haber documentos a manejar y que tienen importancia desde el punto de vista de la difusión de su causa, que es muy justa.

Entonces, me gustaría saber cuál es el núcleo de ámbitos que han podido tocar y cuáles son las probables salidas a esta situación en ese encuentro que, según el señor Pérez, puede haber entre el Gobierno y los ex funcionarios de AFE.

SEÑOR TROBO.- En la misma línea del señor Diputado Domínguez, quiero saber qué pasos se han dado y también si se ha dado alguno a nivel parlamentario, porque creo que es un buen propósito el que ustedes están persiguiendo y muy probablemente nosotros debamos encontrar un camino para ver cómo podemos concretarlo. Es muy importante tener los antecedentes para ver de qué manera podemos contribuir a solucionar la preocupación que ustedes tienen.

SEÑOR BOTANA.- Quería pedirles una información.

De los cuatro mil seiscientos cuarenta y cuatro, ¿cuántos quedan hoy en esa situación? Ese es un tema importante porque estas cosas el Gobierno las debe enfrentar, en primer lugar, con sensibilidad y, en segundo término, con recursos. Entonces, siempre es importante tener una buena apreciación del monto y para ello tenemos que saber cuánta gente es la que todavía está siendo afectada por esta situación.

Por otra parte - fue parcialmente contestado y sobre ello me gustaría tener un informe bien concreto-, me gustaría saber sobre afectaciones en materia sanitaria, acceso a la salud, afectación en materia de jubilación -aquí fue dicho- y situación en cuanto a la pérdida salarial acumulada por la pérdida de carrera funcional.

También quiero hacer una pregunta sobre algo que creo será objeto de un nuevo debate y que me parece clave. Ustedes están mejor informados que nosotros acerca del proceso de tercerización de AFE, que fue anunciado por parte del Gobierno. El tema es cómo afectará ese proceso a los funcionarios excedentes. Seguramente, la vuelta al funcionamiento del tren va a demandar trabajadores y el país tenga la oportunidad de incluir en los pliegos dirigidos a las empresas que vengan a competir la obligación de tomarlos, pero hay que ver en qué condiciones, en qué calidades. Hay que tener en cuenta que no se puede perder ni la calidad de funcionario público ni la cuestión económica o la carrera. Y, en ese sentido, señor Presidente, quería proponer que la Comisión convocara al Directorio de AFE y a la Oficina Nacional del Servicio Civil para hablar de estos temas, porque creo que realmente estamos frente a un asunto mucho más importante de lo que supusimos cuando recibimos a esta delegación hace apenas escasos minutos.

SEÑOR DOTI GENTA.- Quería hacer una pregunta para clarificar las cosas.

Ustedes hablaron de la ley de 1991 y del decreto de 1991. ¿Por qué nunca se llevó adelante eso? Me pareció que dijeron que esa era una ley potable, si cabe la expresión, para la solución de su problema. Entonces, ¿cuáles fueron las razones que motivaron que eso no se llevara adelante?

SEÑOR PÉREZ.- Hay una batería de preguntas para contestar. Empezando por la consulta del señor Diputado Domínguez, las gestiones que se han hecho a nivel de las Juntas de Paysandú y Salto han llegado al Parlamento. Según las versiones de la abogada Bayardi, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, tanto el Parlamento como el Poder Ejecutivo demostraron preocupación por este tema.

En conversaciones que hemos tenido con la Oficina Nacional del Servicio Civil -en presencia de la abogada Ana Santiesteban, el abogado asesor de esa Oficina y de la doctora Bayardi-, se ha establecido una subcomisión para estudiar este tema. Hace una semana tuvimos la primera entrevista y al no contarse con la información que nosotros pedimos, se llegó al compromiso de que la Oficina Nacional del Servicio Civil la solicite oficialmente a cada uno de los Ministerios, entes y organismos del Estado, entre los que están los Municipios, en donde fueron redistribuidos algunos compañeros. Me refiero a la información sobre el salario real, la carrera administrativa, la situación presupuestal y otras compensaciones que hemos estado perdiendo en ese tiempo. Eso en cuanto a las gestiones que hemos estado realizando. A mitad de mes tendremos la segunda entrevista y veremos si esa información ha llegado.

Con respecto a la pregunta del señor Diputado Doti Genta, cabe señalar que las leyes están vigentes, desde la ley madre, que se dictó en 1985, pasando por el Decreto 420, la Ley Nº 16.127 y el Decreto 174/91. La cuestión es que no se hizo la ecuación presupuestal tal cual está estipulado en la ley. Eso es lo que venimos reclamando: que se haga la readecuación presupuestal para salir de este paso antes de que se le venga encima al Gobierno la lluvia de juicios legales que llegan día a día.

Con respecto a la cantidad de lesionados hay que decir algunas cosas. Nosotros entendemos que hay que separar muchos temas. Por ejemplo, en el Gobierno anterior se restableció por decreto la situación de compañeros que están en la Dirección General Impositiva. Es un decreto que no está comprendido dentro de las leyes que mencionamos anteriormente.

En cuanto a los jubilados, más allá de las modificaciones que este Gobierno ha llevado adelante en el plano del BPS -los últimos veinte años, eliminar los topes a las leyes que estaban topeadas-, nos hemos encontrado con compañeros que tienen jubilaciones paupérrimas, lo que ha llevado a hacer reclamos al organismo. El Banco de Previsión Social desestima en el trato porque nos hemos equivocado y hemos hecho durante tiempo reclamos fuera de lugar, que no correspondían, pero no nos dicen que no nos corresponde por eso pero sí por otro lado. Nos dejan como que no nos corresponde y hemos concurrido al Banco de Previsión Social con jubilados compañeros para efectuar esos reclamos y algunos van logrando su salida positiva.

SEÑOR BOTANA.- Quisiera saber sobre el proceso de tercerización.

Solicito a la delegación que por escrito nos haga llegar un informe sobre la situación en materia sanitaria y cómo se van a afectar las jubilaciones, lo que nos sería útil.

SEÑOR PARRA.- Respecto al tema sanitario, cuando estábamos en AFE teníamos un servicio médico ejemplar, hasta llegamos a atendernos en el Hospital Británico. Cuando ocurre lo de la excedencia, se nos comunica que permaneceríamos con el servicio médico pago para nosotros y nuestra familia. Recuerdo que en la segunda presidencia del doctor Sanguinetti se dictó un decreto anulando ese beneficio, y dejamos de tener servicio médico, estableciendo que lo tenían que pagar las instituciones donde estábamos, pero estas se negaron a hacerlo y durante muchos años carecimos de servicio médico y nos atendíamos en Salud Pública. Con el tiempo, la asistencia médica en algunos casos se ha ido revirtiendo para el funcionario pero no así para la familia que ha quedado relegada a un segundo plano, por lo que se está buscando la manera de que nuestras familias tengan cobertura médica como la tienen actualmente los funcionarios de AFE.

SEÑOR BOTANA.- Queda pendiente la pregunta de cómo los afecta la tercerización y qué cantidad de gente está en condiciones de volver a trabajar.

SEÑOR PÉREZ.- Es una cifra menor. Todos tenemos intenciones de volver al lugar de trabajo aunque sabemos que hay leyes que nos impiden hacerlo, es decir que salgamos de los Ministerios donde estamos a AFE, porque hay leyes tapones que hacen imposible que volvamos. Fuimos redistribuidos pero no podemos volver al lugar de origen. Quizás habría que derogar esas leyes, pero no sería la mayoría de los compañeros los que estarían en condiciones de regresar.

Con respecto a las tercerizaciones, no nos animamos a meternos en un tema que está muy latente, pero se hará sin mano de obra calificada. Ojalá se hiciera con gente capacitada, la que en su mayoría está afuera.

En cuanto a los jubilados, a compañeros que se han jubilado en otros Gobiernos y en este, les han aplicado los tres, cinco y diez últimos años. Este Gobierno modificó el cálculo básico estableciendo los veinte mejores años. Ese es el reclamo que se está haciendo, así como el tema de los topes establecido en una ley -no recuerdo la cantidad- que se destopeó y que ahora se volvió a suspender por una cuestión de mal cálculo, pero se va a volver a abrir.

SEÑOR PARRA.- Ampliando la cuestión de los jubilados y en cuanto a los veinte mejores años en Paso de los Toros, de donde soy, ocurrieron algunos casos bastante complicados. El BPS le pide a AFE los años, pero cuando la institución sale de la Estación Central y se muda para Agraciada, el archivo se traslada a Peñarol en un vagón que se tiró en una carpintería vieja de allí y algunos documentos fueron comidos por las ratas, otros los robaron los hurgadores, se mojaron, se destruyeron. Entonces, buscar la información si no está en computadora se hace archidifícil. Entonces, a un funcionario que por ejemplo tiene veinte años para reclamar, se le consiguen ocho, doce, pero no la totalidad y ahí se origina el problema. Si lográramos los veinte mejores años, estamos del otro lado, pero se hace difícil por no existir la documentación, porque mucha de ella está destruida; algunos han tenido suerte, pero no todos han tenido la misma suerte.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tendremos en cuenta la información que nos ha sido dada y luego la Comisión la analizará para ver cuáles son los caminos a seguir.

La Comisión agradece vuestra presencia.

Se levanta la reunión.